Deutscher Bundestag **Drucksache 19/10438**
19. Wahlperiode 23.05.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Pascal Meiser, Jörg Cezanne, Fabio De Masi, Klaus Ernst, Michael Leutert, Thomas Lutze, Victor Perli, Bernd Riexinger, Alexander Ulrich, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Entwicklungsdarlehen für den Airbus A 380

Seit dem offiziell angekündigten Produktionsstopp des A 380 am 14. Februar 2019 wird über die Rückzahlung der Entwicklungsdarlehen diskutiert, die durch die Anteilseigner Deutschland, Frankreich, Spanien und Großbritannien aufgebracht worden sind. Im Jahr 2018 wies Airbus eine Gesamtsumme der Darlehen in Höhe von 4,22 Mrd. Euro aus (vgl. www.welt.de/wirtschaft/article189108755/A380-So-haften-die-Steuerzahler-fuer-das-Ende-des-Riesen-Airbus.html). Allein die Darlehen für den A 380 beziffert die Bundesregierung mit 3 Mrd. Euro. Der deutsche Anteil betrug rund 943 Mio. Euro, die verbleibende Restschuld (Stand: 31. Dezember 2018) wird mit 630 Mio. Euro angegeben (Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/9481). Hingewiesen wird dort – wie auch auf Ausschussdrucksache 19(9)288 – auf Vertragsbedingungen zur Verzinsung und Rückzahlung, in denen Airbus bei „Absatzschwierigkeiten" und bei „Programmabbruch" ein Anspruch auf Rückforderung gezahlter Zinsen und noch nicht getilgter Darlehenstranchen eingeräumt wird. Zusätzlich ist eine erfolgsabhängige Rückzahlung vereinbart worden, so dass die Restschuld nicht getilgt werden müsste.

Der langfristige strukturpolitische, technologische Nutzen sowie die positiven Beschäftigungseffekte von Airbus stehen außer Frage. Ebenso ist der Abbruch des A-380-Programms kein Beleg für industriepolitisches Versagen per se. Dies entlässt die Bundesregierung nach Ansicht der Fragesteller aber nicht aus ihrer Verantwortung, keine Verträge zu Lasten Dritter (über den Bundeshaushalt abgewälzt auf alle Bürgerinnen und Bürger) zu formulieren und abzuschließen. Solch ein Vorgehen ist nach Auffassung der Fragesteller insbesondere deshalb unverständlich, weil genau solche Konditionen seit 15 Jahren in den WTO-Streitfällen zwischen den USA (Boeing) und der EU (Airbus) ständig problematisiert werden (www.tagesschau.de/wirtschaft/wto-subventionen-airbus-101.html). Auch der Hinweis der Bundesregierung, die volle Risikoübernahme gegenüber dem ERP-Sondervermögen, aus dem das A-380-Darlehen finanziert wurde, sei durch eine Verwaltungsvereinbarung notwendig gewesen, ist kein hinreichender Grund, die weitgehende Risikoübernahme auf den Kreditnehmer (Airbus) auszuweiten (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 24 und 25 auf Bundestagsdrucksache 19/9481 und Seite 2/3 auf Ausschussdrucksache 19(9)288). Insbesondere nicht für einen Konzern mit einem Umsatz von 75,2 Mrd. US-Dollar, einem Gewinn von 4,2 Mrd. US-Dollar und Börsenwert von 104,2 Mrd. US-Dollar im Jahr 2018.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Abfassung des Darlehensvertrages mit Airbus externe Wirtschaftsprüfungsgesellschaften und Anwaltskanzleien zur Rechtsberatung und Vertragsabfassung einbezogen worden?

   Wenn ja welche, zu welchem Zeitpunkt, für welche Bereiche, und mit welcher Vergütung?

2. Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung über die Vertragspassage der „erfolgsabhängigen Rückzahlbarkeit" des Darlehens und deren mögliche Konsequenzen bei der Vertragserstellung eine Diskussion innerhalb der Bundesregierung und mit Regierungsvertretern aus Frankreich, Großbritannien und Spanien über deren Konditionen bei der Vergabe ihrer Entwicklungskredite für den A 380 (wenn ja, bitte nach Zeitpunkt, Hauptbeteiligten und Diskussionsverlauf bzw. Kernpositionen aufschlüsseln)?

   Wenn nein, warum nicht?

3. Hat die Bundesregierung eine eigenständige Risikobewertung zum Absatz des A 380 und zur Rückzahlung des Darlehens durchgeführt bzw. durch externe Gutachter durchführen lassen?

   Wenn ja, durch wen, mit welchem Ergebnis, und welcher Vergütung?

   Wenn nein, warum nicht, und verlässt man sich generell auf die Aussagen von Airbus bzw. deren Unternehmensführung?

4. Wer hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Vertragspassagen zur „erfolgsabhängigen Rückzahlbarkeit" formuliert, und ist diese implizite Risikoübernahme auch jenseits von Darlehensverträgen mit Airbus üblich (wenn ja, bitte ähnliche Fälle, Summen und mögliche Ausfälle der Kreditrückzahlung auflisten)?

   Wenn nein, warum wurde dies beim Entwicklungsdarlehen für den A 380 und andere Modelle explizit so festgelegt?

5. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Aufnahme der Passagen zur „erfolgsabhängigen Rückzahlbarkeit" diskutiert worden, dass bei zu geringen Bestellungen und einem Produktionsstopp das Darlehen faktisch zur Subvention wird, was stetiger Streitpunkt in den WTO-Verfahren zwischen Boeing (USA) und Airbus (Europa) ist?

   Wenn nein, warum ist der nach Ansicht der Fragesteller offensichtliche Zusammenhang den Partnern trotz jahrzehntelanger Verfahren bei der Vertragskonstruktion „egal" gewesen?

6. Inwiefern ist nach Auffassung der Bundesregierung die parlamentarische Kontrolle und Transparenz zur Aufklärung möglicher Fehler und Vermeidung künftiger Probleme bei der Vergabe von Darlehen gewahrt, wenn sich der Darlehenscharakter durch den Programmabbruch explizit auflöst – mit Folgewirkungen auf das laufenden WTO-Verfahren – und genau mit diesem Hinweis dann keine detaillierteren Auskünfte mehr gegeben werden (siehe die Antwort zu den Fragen 17 bis 20 auf Bundestagsdrucksache 19/9481)?

7. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der weitere Zeitplan des laufenden WTO-Verfahrens, und wann rechnet die Bundesregierung mit einem vorläufigen Abschluss?

8. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem aktuellen Fall für die künftige Darlehensvergabe?

   Sind vertragliche Änderungen geplant, und wenn nein, warum nicht?

9. Ist bei der laufenden juristischen Prüfung der Entscheidung zur Produktionseinstellung des A 380 (siehe Antwort zu Frage 11 auf Bundestagsdrucksache 19/9481), zu den Tilgungspflichten (siehe Antwort zu Frage 13 auf Bundestagsdrucksache 19/9481), möglichen Forderungen an Airbus durch die Bundesrepublik Deutschland (siehe Antwort zu Frage 26 auf Bundestagsdrucksache 19/9481) und umgekehrt (siehe Antwort zu Frage 27 auf Bundestagsdrucksache 19/9481) die gleiche anwaltliche Rechtsberatung eingebunden, die möglicherweise bei der Vertragserstellung tätig war?

   Wenn ja, sieht die Bundesregierung hier einen Interessenskonflikt, bzw. wie wird er konkret vermieden?

10. Warum werden weiter bedingt rückzahlbare Darlehensverträge (Reimbursable Launch Investments) für Airbus genutzt (Antwort zu Frage 28 auf Bundestagsdrucksache 19/9481) angesichts der langfristigen Entwicklungen von Umsatz und Gewinn des Konzerns und der WTO-Verfahren zur „Rechtmäßigkeit“ genau dieser Instrumente?

11. Lässt sich aus Sicht der Bundesregierung das Risiko bei den Entwicklungskosten neuer Modelle von Airbus möglicherweise über längerfristige Darlehen bzw. andere Finanzierungsformen und Fördermittel solider abfedern als über „erfolgsabhängige“ Rückzahlungsmodalitäten?

    Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 13. Mai 2019

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333